

ÉRTEKEZÉSEK  
A NEMZETGAZDASÁGTAN ÉS STATISZTIKA KÖRÉBŐL.

KIADJA A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA.

A NEMZETGAZD. S STATISZTIKAI ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGNAK RENDELETÉBŐL,

SZERKESZTI FÖLDES BÉLA, A BIZ. JEGYZŐJE.

II. KÖTET.

MÁSODIK SZÁM.

1883.

TENGERÉSZETÜNK  
ÉS  
FIUME JÖVŐJE.

IRTA

KELETI KÁROLY.



BUDAPEST. 1883.

A M. T. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ-HIVATALA.

AZ AKADÉMIA ÉPÜLETÉBEN.

*A magyar tud. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának kiadványaiból megjelent:*

I.

## NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI ÉVKÖNYV.

A MAGYAR TUDOM. AKADÉMIA NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI ÁLLANDÓ

BIZOTTSÁGÁNAK MEGBIZÁSÁBÓL SZERKESZTI

D<sup>r</sup>. FÖLDES BÉLA

A STATISZTIKA NYILV. RK. TANÁRA A BUDAPESTI EGYETEMEN, A MAGY. TUD. AKADÉMIA NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI BIZOTTSÁGÁNAK JEGYZŐJE.

*Első évfolyam. — 1883.*

*IV és 238 l. — Ár 1 frt 60 kr.*

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ HIVATALA.

•••••

A közviszonyok és gazdasági állapotok iránti gyors tájékozás korunkban — a par excellence állampolgári korban — általánosan érzett szükség. Mindenkit közvetlenül vagy közvetve érint a közviszonyok alakulása; majdnem mindenki közvetlenül vagy közvetve részt vesz a közügyek elintézésében: mint képviselő, hivatalnok, törvényhatósági vagy községi bizottsági tag, iskolaszéki tag, mint nagy vállalatok igazgatója, részvényese, igazgató-tanácsosa stb., — ezen működésében minduntalan tájékozni kell magát a közélet különböző nyilvánulásai iránt.

A nyugati művelt államok irodalmában ezen szükségnek megfelelőleg összefoglaló *«Évkönyv»* természetű munkákat találunk, melyek évről évre tájékoztatást nyújtanak a közviszonyok iránt és tanulságos visszapillantást engednek a múltra. Ilyen vállalat a *negyven év* óta francia nyelven megjelenő: *«Annuaire de l'économie politique et de la statistique»*.

Ily évkönyv kiadását határozta el a m. t. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottsága. Az *évkönyv* közéletünk és különösen a közgazdasági élet legfontosabb mozzanatait öleli föl, a népességet és népesedési mozgalmat, a mezőgazdaságot, állattenyésztést, bányászatot, az ipart, a bel- és külkereskedelmet, az országnak be- és kivitelét, az osztrák-magyar vámterület áruforgalmát; a hitelügyet, a pénzpiacot és tőzsdét, vasuti és hajózási forgalmat, állami, megyei és községi pénzügyet, a közoktatást, az igazságszolgáltatást, a politikai és közművelődési élet statisztikáját (országgyűlési választókat, sajtóviszonyainkat), a hadügyet, a külföldi államok viszonyainak statisztikai összehasonlítását, a bel- és külföldi gazdasági törvényhozást, a bel- és külföldi irodalmat, a főváros közgazdasági viszonyait, az akadémia nemzetgazdasági és statisztikai bizottságának működését, az ott tartott felolvasások rövid összefoglalását, az azokhoz fűződő vitákat stb.

Ezen gazdag tartalma mellett nem vélünk csalódní, ha azt mondjuk, hogy a *«Nemzetgazdasági és statisztikai Évkönyv»*

TENGERÉSZETÜNK  
ÉS  
FIUME JÖVŐJE.

IRTA  
KELETI KÁROLY.



BUDAPEST, 1883.  
A M. T. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ-HIVATALA.  
AZ AKADÉMIA ÉPÜLETÉBEN.



Szinte merész cím, ha azt a kis darabka tengert tekintjük, melyet Magyarország magáénak nevezhet! Pedig még ennek is vitatják közvetlen jogezimét és, ha nagylelkű horvát testvéreink inyök szerint cselekedhetnének, talán még ezt a kis darabkát is újra meg kellene váltanunk, vagy — a mi még kényelmesebb volna — átengednünk az összes, általunk tett beruházásokkal együtt, Fiumét horvát kikötőnek!

Ámde szerencsére mellettünk szól a történelem. Nem a XVIII. és XIX. század egyes törvényezikkei, királyi nyilatkozatai stb., hanem azon történelmi tény, hogy már Kálmán király, kit a horvátok talán nem harácsolhatnak el tőlünk, még a XII. században terjeszté ki, böles előrelátással, a magyar hatalmát a tengerig, a világforgalomnak már akkor!ajt is leghatalmasabb közvetítőjéig.

Igaz, hogy a századok folyamában, nagyrészt saját indolentiánk folytán, horvát tengerparttá változott a magyarok által meghódított Adria keleti partsorozata; de sem a hosszú horvát-magyar partok, sem Dalmatia számos szigeteivel nem bírtak tengerészeti fontosságra vergődni. Csak az anyaország táplálja kikötővárosait, csak ez képes ott nagyokat alkotni s így az említett partvidék számos kis kikötője, lokális érdeken túl soha sem emelkedett, kereskedelmi fontosságot, az Adriának olasz részein kívül, monarchiánkban csak *Triest* és *Fiume* vindikálhatnak maguknak.

De nem is a tengerpart hosszabb vagy rövidebb fejlettsége határoz egymagában a tengerészetre nézve. Velence, csekely tengerpart birtokában, egykoron világuralomra törekedett s a Hanza-városok is vezérszerepet játsztak annak idején a világ

kereskedelmében. Annál csodálatosabb, hogy Magyarország, mely az Adria büszke gyöngyével Velenczével nem egy ízben győzelmesen viaskodott, nagyobb tengeri hatalomra soha sem törekedett s oly szerény szereppel érte be a tengeren.

Amerika fölfedezése után az addig első és vezérszerepet vitt Középtenger a Nagy Oczeánnak volt kénytelen átengedni a vezetést. A mit Európa déli kikötői fontosságukban vesztek, azt nyerték és fokozták még hatalmukban a nyugati kikötők, első sorban maga Anglia, mely Spanyolország hanyatlásával a legelső tengeri hatalmassággá emelkedett.

Mindez századok műve volt; oly századoké, melyek alatt Magyarország belső villongások és külfáborúk által túlon tul elfoglalva és folyton küzdve a törökök agressziója ellen, nem ért rá tengerpartjára gondolni, még kevésbbé pedig tengerészetét fejleszteni.

A mohácsi vész és az osztrák házzal való csatlakozás után Magyarországon megszűnt az önálló kereskedelem. A középkorban kifejlett szűkkeblű kereskedelmi politika összes bölcsessége a vámsorompók minél sűrűbb felállításában kulminált. Tágabb nemzetgazdasági látkört az akkori vezérferfiak tevékenységében hiába keresünk s mintegy phænomenalis jelenségnek kell tekintenünk Károly császár és királynak 1717-ben megjelent rendeletét, mely Fiumét és Triesztet *szabad kikötőkké* dekretálta.

Valami nagy lendületet ez intézkedés ugyan egyik városnak sem adott; de lakosságuk mégis gyarapodott lassanként arányban azon vitorlások lassu, de biztos haladásával, melyeket a mai kor lázas gyorsaságu élettevékenysége mindinkább hátterbe szorít.

Ha a napoleoni háborúk velleitásai között Fiume egy időre francia kézre nem kerül és visszanyerése után hovátartozásának kérdése politikailag nem foglalkoztatja a nemzetet, talán napjainkig se igen érdeklődünk e kikötőnk iránt; mert az 1848 ban Kossuth ajkairól fölhangzott: «tengerre magyar», ha fel is villanyozott pillanatra némelyeket, nagyobb hatással se az országra, se Fiuméra és tengerészetünkre nézve nem volt.

Csak a visszaszerzett alkotmány után nyert magyar önálló kormány fordítá szemét tenger mellékünk és Fiume felé

és részelteti immár mindkettőt állandóan azon figyelemben, melyet az méltán megérdemelt.

De itt ismét egyike előtt állunk, Magyarországnak főleg közgazdasági életében gyakrabban tapasztalható azon jelenségeknek, hogy a középkor úgyszólván minden átmenet nélküli, fejletlen viszonyaiból egyszerre a legmodernebb élet kellő közepébe jutottunk.

A sokáig elhanyagolt, úgyszólván anyaország nélküli Fiumét akkor nyertük vissza, midőn versenytársa Trieszt, vasúttal összekapcsolva a monarchia legelső városával, államilag, sőt általunk is szubvencionált hatalmas tengerhajózási társulat és gyönyörű arzenál birtokában nemcsak magához ragadta a monarchia tengeri kereskedését, de mindazon tényezők felett is rendelkezik, hogy a minket illető kereskedelmet is saját előnyére kihasználja.

Sőt mi több, csak akkor tehattük kezünket Fiuméra, midőn az Adria tulsó partjain a régente monarchiánkhoz tartozó olasz birtokok már elvesztek volt, a hajdan feldarabolt tartományok egységes állammá tömörültek, mely állam öntudatosan fejleszti nemcsak hadi tengerészetét, de milliókat áldoz évenként, hogy kereskedelmi hajórajja is erősödjék, kikötői táguljanak s a kereskedés ne csak az Adrián, de a Középtengeren és azon túl is az ő hatalmába kerüljön.

A gőz és villany korszakában szállt kezünkre az egyedüli hazai kikötő anélkül, hogy csak egyetlen magyar gőzhajó létezett volna, egyetlen vas-sín összekötötte volna az országgal!

Vajjon megvolt-e első független kormányunkban ama divinatori pillantás, mely előrelátta, mily szerep vár Fiuméra a későbbben inaugurált német kereskedelmi politika folytán? Nem kérjük. De tény, hogy bölcs előrelátással, ritka erélyvel és soha nem hanyatló kitartással vetette magát Fiume ujjáteremtésére. Mert ott a szó szoros értelmében *teremteti kellett*, ha azt akartuk, hogy tenger mellékünk ez egyedüli kikötője valóban magyar emporiummá, a magyar külkereskedelem székhelyévé emelkedjék.

Ha visszatekintünk ama válságos helyzetre, melyen állami kincstárunk a 70-es évek egész folyamán át leledzett, valóban

nem csekélyeknek fogjuk nézni azon összegeket, melyek Fiume fejlesztésére fordítottak. Egynémely költségnek felsorolása meg fogja mutatni, mennyire ab ovo kellett kezdeni s mi minden hiányzott Fiumében, hogy ott a modern igényeknek megfelelő kikötő létesüljön.

A kikötőépítés voltaképen csak 1873-ban indult meg erősebben, de már 1871. és 72-ben fordítottatott az előmunkálatokra körülbelöl 80,000 frt; azontúl évenként 4—6—800,000, úgy hogy 1883-ig bezárólag tisztán kikötőépítésre 7.465,000 frt fordítottatott. Ezen kívül folytak a *raktárépítkezések*, melyek ugyanez idő alatt 475,000 frtot igényeltek; *vízvezetők*, *bojákra*, *gőzdarura* 100,000 frt, *rontató gőzös* építésére eddig 60,000 frt, *villanyos világítási* készülékre 10,000 frt; egyéb kisebb tételek hozzászámításával e czímen az állami zárszámadások szerint eddig 8.129,000 frt fordítottatott.

De ez csak a közvetlen befektetés, számítsuk hozzá, a mi szintén a kikötő értékesítése és külkereskedelmünk fejlesztése érdekében történt, t. i. a vasúti összeköttetést az anyaországgal, és következő eredményekre jutunk :

a <i>zákány-zágrábi</i> vasútvonalba 1881. végéig befektetett tényleges építési költség...	7.523,000 frt,
a <i>zágráb-károlyvárosi</i> vasút megváltási ára s újabb beruházások 1881 végéig	4.814,000 frt,
a <i>károlyváros-fiumei</i> vonalba tényleg befektetett költség ugyanazon ideig....	29.861,000 frt,
járulék a <i>Szent-Péter-fiumei</i> vasút építéséhez (1874)	137,000 frt,
összesen	42.335,000 frt.

Itt nincs szó az átmeneti, nincs az évi kezelési költségekről és ime csak a körülbelül egy évtized alatt befektetett tőke meghaladja az 50 millió frtot!

Pedig e tekintélyes összeggel sem vagyunk még a végén az egyre szükséges befektetéseknek, valamint el nem jutottunk még oda, hogy Fiume kikötőjét Magyarország külkereskedelmének biztos emporiumául tekinthetnők.

Fiume még ma sem *tengeri kereskedőváros*, nem is *raktározó*, csak *rakodó hely*. És a kereskedelemnek e közvetítése is csak részben van magyar kézen, vagy gyakoroltatik magyar



hajók segélyével; legnagyobb része idegenek kezén van, az angolokat gazdagítja s egy fél shillingnyi vitelbér különbözet két hét alatt Triesztbe képes terelni a kereskedés azon részét, melyet több évi fáradozás Fiuménak meghódított, de melyet csekély eszközökkel ott állandósítani nem bírhatunk.

Csodálatosan érzékeny növény ugyanis az a kereskedelem, mely üzletében nem veheti számba a hazafiságot, hanem a nagy világverseny folytán csak a kétszer kettő négy alapján számíthat s a neki előnyös differenciákat kénytelen kihasználni.

A kereskedelem ez érzékenységeinek mily határokig való jogosultságára egyébiránt még kitérek; itt vissza kell fordulnom a kikötőhöz, melynek összes beruházásai mindaddig holt tőkét képeznek, míg a nemzeti kereskedés és közvetítője: a *szállítás* azt ki nem használja.

Ezt irányadó körökben is látszottak megérezni s így jött létre 1880-ban, részben bécsi, részben angol vállalkozók segélyével az *«Adria steamship company»*, mely többnyire magyar nevű, de angol vállalkozók tulajdonát képező néhány gőzössel 1880—81 folyamában rendes hajójáratokat tartott fenn Fiume s az angol partok között, bár a magyar kereskedelemnek Fiumében való összpontosítására és fejlesztésére nem sokat tehetett. Helyzete, meglehetősen kényelmes kormánysszerződés mellett és óriási vasúti refakciák élvezetében, elég előnyös volt, noha inkább a vállalkozókra magukra, mint a kitűzött nemzeti célra nézve.

De a jég meg volt törve, s miután az említett kormánysszerződés az 1880. XXV. törvényezikk 17. szakaszában azt rendelte, hogy «a társaság legkésőbb 1881 végeig magyar részvénytársasággá fog alakulni», megszületett és az 1882. XIII. törvény által becikkelyezett az *«Adria magyar tengeri hajózási részvénytársaság»*.

Öröklő hibául tapadt e társaság működéséhez, hogy már kezdetben nem a megfelelő tőkével alapított s így azon igényeknek, melyeket az ország hozzá méltán kötött, meg nem felelhetett, még kevésbé felelhetett meg pedig azon magasabb igényeknek és feladatoknak, melyeket felvilágosodott magyar kereskedelmi politika köthet ily tengeri hajózási vállalatához.

Hogy melyek ez igények, arra Fiume felvirágoztatása

többi tényezőinek tárgyalásakor még többízben ki fogok térni; mint két elsőrendűt azonban máris jelezhetem: az *éjszaki kikötők* felé hajló kereskedésnek ellensúlyozása, mely csak idegen vasutakat alimentál; és *Magyarország külkereskedésének függetlenné tétele* az ellenünk vám- és vasuti tarifák által küzdő Németországtól.

Hogy kisszerűen tervezett ily vállalattal oly nagy nemzeti czélok elérhetők nem lehetnek, az világossá válhatott volna kezdettől fogva, bár a régi *Steamship-Company* útján szerzett tapasztalatok itt nem lehettek irányadók, mert az sokkal inkább magánvállalat volt.

A magyar *Adria* társaság semmivel sem nagyobb államsubvenczio birtokában, mint a régi, vagyis csak évi 150,000 frtra számolhatván, nemcsak számosabb, rendes járatra volt kötelezve a réginél, hanem járatait 10 napról 10 napra előre is kénytelen hirdetni, mire semmiféle, sokkal erősebb külföldi hajózási vállalat sincs kötelezve, s így gyakran reklamációkkal zaklattatott a hazai szállítók által, holott idegen bérelt hajókra szorulván a kötelességszerű vonalak betartása végett, ezek pontos beérkezésére semminemű befolyással nem birt.

A társaság beléletéhez tartozik ugyan, de talán nem lesz érdeknélküli annak felsorolása, hogy 1.78 millióra becsült 7 saját hajójával az *Adria* 1882 folyamában 241,000 frtot keresett tisztán, holott az egyes járatokra bérelt hajóknál alig maradt 7200 frt haszon; az időre kötött hajóbérleteknél pedig közel 17,000 frt vesztesége volt, míg a szerződéses járatoknál Liverpool, Hull és London felé még az állami segély egy részét rá is kellett fizetnie.

Meggondolandó továbbá, hogy az *Adria* 1882-ben 7 saját, 20 bérelt és 22 szerződéses, összesen tehát 49 gőzössel a szerződésileg kikötött 150 járat helyett 224-et teljesített és a súlytonnájú áruknek, mint leginkább mérvadóknak:

saját hajóin	---	---	---	---	---	60 járatban	26.8%-át
időbérletben	---	---	---	---	---	21	" 9.4 "
közönséges bérletben	---	---	---	---	---	20	" 8.9 "
szerződéses hajókon	---	---	---	---	---	123	" 54.9 "

szállította, jövedelme legnagyobb része tehát másoknak jutott.

Mert ha tekintetbe vesszük, hogy az *Adria* 1882-ben 1.850,000 frtot vett be tengeri szállító díjak fejében, s hogy körülbelül 640,000 frt költsége mellett csak 240,000 frt tiszta hasznót bir saját hajói után kimutatni, világos, hogy több mint egy millió frtot másoknak, legnagyobbbrészt a különben is gazdag angoloknak keresett.

Az eddig szerzett tapasztalatok alapján állíthatni, hogy a már is Fiumén át irányuló és oda természetszerűen vonható magyar kiviteli kereskedelem közvetítésére magyar tenger-hajózási társulatnak 20—24 nagyobbszabású, legalább 800—800 register tonnájú gőzössel kellene rendelkezni. Ily hajórajnak beszerzése végett legalább 10 millió alaptőkére volna szüksége a társaságnak, mely nyomban be is volna szerezhető, mihelyt az állam 4—500,000 frtnyi évi szubvencziót megszavaz. Ily évi összegre pedig azért szorul a társaság, mert nélküle a külföldi tőke — belföldi meg alig akadna — nem viseltetnék kellő bizalommal a vállalat iránt, mert a társaságnak a magyar kereskedelem érdekében — és ezt bármely kormánysszerződés is követelné — oly vonalakat is fenn kell tartania és oly járatokat tennie, melyekre teljes hajórakomány nem kínálkozik.

Ilyen egy járat, hogy példával illusztráljam a mondottakat, Spanyolország valamely kikötője, nevezetesen Barcelona, mely jövőre jövedelmes járat is lehetne, mint a hogy a rendes közlekedési vonal többnyire megteremti a forgalmat, bár a forgalom megindítása áldozatot kíván. Tekintve, hogy most teljes rakomány még nem kínálkozik, hogy nagy idővesztességgel jár a spanyol partok megközelítése, midőn a hajónak többi rakományára s nevezetesen visszrakomány végett, mely korántsem minden kikötőben kínálkozik, még más rendeltetési helye is van, hogy a kikötői díjak és költségek Spanyolországban igen magasak — mindebből kitűnik, hogy az államsegély nélkülözhetetlen s hogy ilyennek kellő arányban való biztosítása nélkül a tőkepénzes nem fekteti pénzét tenger-hajózási vállalatok részvényeibe.

De nem is oly rendkívüli követelmény az állam irányában az ily szubvenczió, csak Magyarországból látszik újnak, holott sehol inkább ki nem fizetné magát, mint épen nálunk, mint azt

később látni fogjuk. Nem kell messze tekintenünk és megakad szemünk az osztrák-magyar *Lloyd*on, mely különben csak annyiban magyar, hogy 1883-ra előírányzott összes 1.700,000 frtnyi szubvenziójához a magyar állam is 510,000 frttal járul. Ott a kis *Belgium*, mely rendes járatokban a pilotage és világítótorony-díjak visszatérítésén kívül, a szerződésileg kikötött járási időből megtakarított minden órát 50 frank díjjal jutalmaz, azonkívül az észak-amerikai vonalakat 500,000 frankkal segélyezi.

*Spanyolország* minden egyes cubai járatért 20,000, minden manillai járatért 12,000 durot ad szubvenzióképen, a mi k. b. 65,000 frtnak felel meg. Ott van *Olaszország* sokkal fejlettebb partvidékével, számos kikötőjével, melyeket pedig idegen hajók fölkeresni kénytelenek. Mégis az olasz kormány, melynek eszélyességét financiai rendezésében senki sem tagadhatja, évi 12.000,000 lírával segélyezi a *P'lorio-Rubattino* társaságot, szintén azon czímen, hogy a társulat az állam és kereskedelme érdekében nem jövedelmező járatokat is kénytelen teljesíteni.

*Franciaország* százados jóhírti tengerészetével 27.366,000 frankot költ évenként tengerészeti államsegélyre, még pedig a transatlantikai vonalak közül :

az amerikai vonalra	...	...	...	...	...	3.644,000 frankot
a mexikói	"	...	...	...	...	3.035,000 "
a pacific	"	...	...	...	...	3.094,000 "
a gyarmati szolgálaton	...	...	...	...	...	185,000 "
az algiri vonalra	...	...	...	...	...	700,000 "

#### A közép-tengeri szolgálatra :

Bordeaux-La Plata	...	...	...	...	...	4.382,000 frankot
Marseille-Japán	...	...	...	...	...	8.573,000 "
ausztráliai vonalakra	...	...	...	...	...	3.298,000 "
Valery vonalra	...	...	...	...	...	455,000 "

Azonkívül a kormány minden kereskedelmi hajó építési költségéhez 15%-kal járul, ha az illetők némely kikötéseket elfogadnak a szállító hajó olykénti építésére nézve, hogy az háború esetén hadihajóul használtathassék. E kikötések pedig nem is oly terhesek, hogy a szállító hajók nagyobbrészt maguk érdekében is el ne vállalhatnák. Az osztrák-magyar monarchiára

nézve csekély és ujabban fájdalom majdnem elhanyagolt *hadi tengerészete* mellett még épen igen eszélyes volna, ha bárhonnán fenyegethető háború esetére, tekintettel a hosszan elnyúló dalmát partokra, hasonló intézkedést léptetne életbe és biztosítana magának tartalék-hajórajt.

Hadi tengerészetünk elhanyagolása pedig méltán sajnálható állami politika, bár még mind nem rózsás állami pénzügyünk a lehető takarékoságot méltán megkövetelheti.

De nálunk, fájdalom, a legtöbben még mind azon felfogásnak hódolnak, hogy a közvetlenül jelentkező költségek terhes voltára rámutatnak ugyan, de az e terhek folytán keletkező, gyakran sokkal nagyobb közvetett hasznót már nem látják, vagy látni nem akarják.

Pedig csak nem tehetjük fel, hogy a felsorolt államok üres czélokra pazarolnák állami jövedelmök oly tetemes részét, s ha teszik és parlamentjeik is évről-évre megszavazzák cz összegeket, bizonyára meg kell győződve lenniök hasznos voltukról.

Ugyanis vagy van a kereskedelemnek s nevezetesen a tengeri kereskedésnek az az országgazdagító hatása, az a fejlesztő, vagyongyűjtő, függetlenítő tulajdonsága, mely alatt egyes államokat felvirágozni láttunk, vagy nincs. Ha nincs, akkor bármely intézkedést kár tenni érdekében, mely mégis csak költséggel jár. A tapasztalat azonban egyebet bizonyít, s ha Angliára nem is tekintünk, a melylyel viszonyainkat össze nem hasonlíthatjuk, csak Svéd- és Norvégországot, Dániát és Belgiumot vagy Hollandiát nézzük, avagy ujabb időkből Olaszországot hasonlítjuk össze Spanyolországgal, kézzelfoghatóan látni fogjuk, mennyire járul a tengeri kereskedelem fejlődése az ország vagyonosodásához.

A tengeri kereskedelem fejlődése pedig mindenha arányban áll az illető ország hadi tengerészetének fejlődésével. Egy-egy hadihajónak megjelenése valamely idegen kikötőben tekintélyt kölcsönöz az illető államnak és kereskedelmi lobogója is becsültebb, ha a hadi lobogóját már megismerték.

Monarchiánk hadi tengerészete egy időben igen szépen indult a fejlődésnek. A schleswig-holsteini hadjárat — bár akkor még igen ellenséges lábon álltunk a lajtántúli Ausztriával —

és a lissai nagy nap örökkön dicső emlékeit fogják képezni. Azóta, mintha lelkes szószólói mind pihenni tértek volna, stagnatio, hogy ne mondjuk hanyatlás állott be. Tisztjeink — az el van ismerve — tudományos képzettség és derék magatartás tekintetében, versenyeznek az első tengeri hatalmasság, Nagy-britannia hasonló állású tisztjeivel; de hajóink leszerelve himbálózhatnak a polai kikötő csendes habjain, tisztjeink s a legénység három év közül kettőt szárazon töltenek, ott lebzselnek az évenként mégis milliókat emésztő polai építkezések körül, vagy az irodákban, s a kiből erősebb tetterő buzdul, máshová szegődik, vagy polgári kereset után indul, mert az avancement el van zárva évekre és sok derék, szükség esetén megfizethetetlen képzett emberanyag megy a lethargia folytán veszendőbe.

Igaz, a láthatáron jelenleg talán fekete pontok sem mutatkoznak és boldog békének örvend a politikai világ. Úgyde bizik-e valaki az örök békében és a rengeteg szárazföldi sereget csak ennek reményében tartjuk-e fenn? vagy azért építünk-e erődjöket oly államok határa mentén, melyekkel a legbarátságosabb lábon állunk? Hiszen nem bírjuk az Adria mindkét partját s ha az irredenta szájhösködése ez idő szerint inkább nevetéses is mint félelmetes, nem jöhet-e idő, midőn kénytelenek leszünk partjaink védelméről is gondoskodni?

Ily eshetőséggel szemben ismét Fiume lép előtérbe, nemcsak könnyebb védelmezhetőség szempontjából, hanem azért is, mert a hosszan lenyúló dalmát part ellátása, mely ok- és természetszerűen mindenha csak tengeren eszközölhető, újabban szerzett hátországával, Boszniával együtt pedig nagyfontosságúvá vált, Fiuméből, a szigetek által védve, tekintve a rövidebb utat is, sokkal helyesebben volna ellátható, mint a távolabb és exponáltabb Triesztből és az egyre monopolizáló *Lloyd* hajóin.

A mely hadseregbeli és hadi tengerészeti raktárak Triesztben és Polában vannak, azok egy részének nemcsak a politikai paritás, hanem még inkább a hadügyi észszerűség szempontjából is Fiumében kellene lenni, általuk pedig a magyar kereskedelmi tengerészet és ipar újabb jövedelmező foglalkozást nyerhetne.

Nagyobb forgalmú tengeri kikötő egyébiránt nem is kép-

zelhető a tengerészet szükségleteit szolgáltató *hajóépítő-műhely* nélkül.

Valamint nemzeti szempontból bűnnek tartom, hogy az egyedüli fegyvergyárat, melylyel birtunk, fel engedtük oszlatni, s hogy az összes hadi felszerelés a monarchia lajtántuli részében van összpontosítva, mit nagyobb háború esetén még nagyon megkeserülhetünk; úgy roppant hiánynak kell tekintenünk, hogy egyedüli hazai kikötőnkben semmiféle hajóépítő műhely, de még csak gőzhajó-felszerelést igazítani képes valamely telep, slipp vagy dock sem létezik, s hogy ezt nemcsak hajóinknak nem nyújthatjuk, de nem kínálhatjuk ilyenre szorult idegen hajóknak sem. Pedig ily igazítások hosszabb tengeri út után vajmi gyakoriak s csak a kikötő hírnevét emelné, ha a most Indiából is közlekedő nagy angol hajók a szükséges segínyt itt megtalálnák.

Mióta a vitorláshajók mindinkább kiszorulnak a forgalomból a gőzösök által, azóta a Fiumében hajdan virágzó *hajóépítés* is megszűnt s legfeljebb néhány halászbárka vagy dereglye építésére szorítkozik. Fiume hajdani hajóépítései és tehetős polgárai, úgy látszik, maguk sem bíztak városuk jövőjében, különben nem akarnák most is fentartani s még előnyökben is részesíttetni a vitorlás hajózást, melynek ideje természetszerűen lejárt, hanem összeálltak és önerejükől létesítettek volna gőzhajóépítő-műhelyet, mely Angliában s másutt ezer meg ezer embert foglalkoztat s minő egy magánvállalatképen *stabilimento tecnico* cím alatt Triesztben is létezik. Ez a *Lloyd* nagyszerűen felszerelt *arsenálja* és Pola büszke *műhelyei* mellett is prosperál, gyönyörű, kővel kirakott dockot épített és külföldi, orosz, görög stb. állami és magán megrendeléseken kívül a *Lloyd* s az osztrák-magyar hadi tengerészet számára is épít kitünő hajókat.

Miért ne lehetne ilyen Fiumében is? Egyáltalában miért szerénykedünk és akarjuk viszonyainkat mindig kisebbszerűknek feltüntetni, mint a minők azok tényleg? Fiumében az ily hajóműhely felállítása szintén az *Adria* gőzhajózási társulatnak lesz hivatása, csak elhatároznák magukat egyszer az illető körök, hogy megerősödésének és megnagyobbodásának föltételeit megadják.

Ily nagyobbserű ipartelep nagyot lendítene Fiume összes viszonyain, és tenné őt valóban oly kikötői várossá, mint a milyennek azt mindnyájan óhajtjuk. Hogy egy netalán túlnagy költséget okozó *száraz-dock* építésére is elég erős lesz-e már kezdetben a társaság, az a még tanulmányozandó talajviszonyoktól függ. De ha ebben, az egyre folytatott kikötőépítkezések mellett az állam segélyezné is némileg az *Adriát*, annak sem az állam maga, se Fiume kárát nem vallanák. Semmi sem áll ugyanis útjában, sőt a hazai kereskedelem érdekében óhajtva óhajtható, hogy a magyar *Adria* is hasonló erősségű társulatá legyen, mint az osztrák-magyar *Lloyd*. Trieszt fölvirágzásának legnagyobb részét a *Lloyd*nak köszöni. Ez többet szolgál a városnak, mint a monarchiának, holott a magyar *Adria* azonkívül, hogy Fiumét fejlesztené, még egész Magyarországnak is tenne kiváló szolgálatokat.

Ismerve a hazai termelés és egész haladás lökészerű fejlődését és menetét, mely egyszer eláraszt bő aratással, máskor tengeni hagy; látva, hogy összes közlekedési eszközeink, nevezetesen vasutaink, egyszer meg nem bírják az exportot, másszor kellő jövedelem nélkül szűkölködnék: könnyen felmerülhet, sőt némely részről hangoztatott is az aggály, vajjon az *Adria*, a jelzett mértékben felszaporítva, fog-e hajórajának mindenkor megfelelő foglalkozást találni?

Erre önkénytelenül fel kell kiáltanunk: oh ti kishitűek! Avvagy nem tudjátok-e, hogy Magyarország külkereskedelme, nevezetesen tengeri kereskedése, még úgyszólván csak pólyáiban hever? Vajjon mi történt eddig, hogy kereskedelmünk valamennyire nagyobbabszabásúan inauguráltassék? Hiszen a saját magunk kereskedése, vagyis saját terményeink forgalmának közvetítése még nagyrészt idegenek kezében van! Hiszen maga az *Adria* által közvetített forgalomnak, mint láttuk, mely pedig korántsem az összes magyar tengeri forgalom, nem is fele eszközöltetett magyar hajókon, másik fele külföldiekre esik ebből is. Az összes járatoknak alig egynegyedét teljesítette magyar hajó, háromnegyedét külföldiek tették. Avvagy forgalomba van-e már bocsátva mindazon termény, melylyel Magyarország a világkereskedelemben résztvehet? Száz meg száz hajót rak-



hatnánk meg még csak azon fával, mely kínálkozik, de a mit el nem fuvarozhatunk s mely ezért még lábon áll, vagy Trieszten át szállítatik. — De ne is szóljunk egyelőre a jövő kereskedelméről! Elégedjünk meg egyelőre a létezővel. Csak ezt birjuk meghódítani s ha ez nem alimentálja a magyar kereskedelmi hajórajt, akkor ott van még az összes Közép- és Feketetenger, ott az oczeán! Mindezt épen úgy járhatja magyar hajó, mint szeli most hullámain az angol, német, franczia, olasz, görög stb.

Pedig a mit a magyar *Adria* bár Törökországban vagy Amerikában szerez, azt e hazának szerzi, de a mit az angol hajó Fiumében keres, annak a telhetetlen Albion élvezi hasznát!

Eddigelé még kísérletek is alig tétettek, hogy azon óriási forgalomnak egy részét, mely Amerikából s oda közvetlenül, vagy Anglia érintésével az észak-német kikötők által közvetítettik, Triesztbe meg Fiuméba vonjuk. Constatálva van, hogy az északi import zonái Csehországon és Bécsen át Gráczig terjednek s csak azon alúl kezd uralkodni a déli tenger. Sőt a legújabb hírek szerint az amerikai buza, Hamburgon át importálva, már Csehországból is kezdi kiszorítani a sokkal közelebbről szállítható magyar terményt. Budapest még mindig inkább gravitál sok czikkel Hamburg, mint Fiume felé.

Az *Adria* hajói, melyek a magyar exportot közvetítik, most is szállítanak angol czikkeket Olaszországba, még többet szállíthatnának Trieszten át Bécs számára, vagy vonhatnák le például a cseh és nyugat-magyarországi czukor-exportot Fiume felé, ha a déli vasut e tekintetben engedményeket tenne és — Trieszt képzelt rivalitása meg a bécsi döntő pénzügyi körök szűkkeblősége mellett — ilyeket tennie szabad volna. Pedig ezzel versenyt se csinál az *Adria* senkinek, mert a *Lloyd* határozottan a keletre támaszkodik és nyugat felé nincs is sok keresni valója, mert nincs kiviteli tömegárúja, mely túlnyomóan Magyarországból kerül.

De ha létesül Ausztriában, mint létesíteni is akarnák, egy ily hajózási társulat, vagy ha megindulnak, mint megindulni készülnek, a *Lloyd* járatai Brazília felé, mielőtt a magyar tengerhajózás kellően megerősül, könnyen megélhetjük, hogy a mint most már Barcelona felé készül a *Lloyd*, melyet az *Adria* nyi-

tott meg szesz kivitelünknek, egyéb export-cikkeink is újra Triesztbe tereltetnek: de ekkor Fiume jövője hogyan fog fejlődni és a kikötőjébe fektetett milliók miként fognak jövedelmezni, az könnyen elgondolható.

Az elmondott czáfolhatatlan tényekből foly, hogy az *Adria* ügye nem egy társulatnak ügye csupán, hanem nagy *állami és nemzeti ügy*, melynek helyes megoldásától Fiume és a magyar tengeri kereskedés jövője függ, és melynek olesó és indokolatlan megtámadásával egyik legfontosabb közgazdasági érdekünket támadják meg.

De Fiuménak magának sem szabad tétlenül néznie, miként fejlődik körülötte s nagyrészt még nélküle a nagy világforgalom.

Nem elég, hogy hajóalkuszaik és szállítványosai, kell hogy *kereskedői* is legyenek. A magyar hitelintézet és az országos bank expozitúrái jók ugyan kezdetnek, de ez még mindig csak kezdet.

Vagy egyes nagyobb kereskedőházaknak kell odatelepedni, vagy egy nagyobb szabású *kereskedelmi társulatot* kell alakítani, mely a berlini „*Seehandlung*“ czéljait tűzné maga elé, a nélkül, hogy ennek mintájára később alapító-bankká váljék.

Egy-két árúnemmel meg van az út törve, ezek: a *petroleum* és a *bor*.

Amabban maga Amerika segít, hogy egész Európára nézve Fiume legyen egyik fő rakodóhely. Míg ugyanis Amerika büszke petroleum-tőzsérei eddig vártak, hogy a kereskedő a termelés helyén keresse fel őket, a hol minden árúnak ők szabták meg az árát s a szállítás módszereit; most, látva az orosz és román petroleumtermelés által fölidézett versenyt, maguk utaztatják megbízottjaikat Európában és előnyöket hajlandók nyújtani, melyeknek Fiume nagy hasznát veheti.

Ha a petroleumhajók borzasztó szaga képtelenné nem tenné sok másnemű árú szállítására, igen élénk közvetlen kereskedés fejlődhetnék Fiume és Észak-Amerika között. Nevezetesen borainknak, kiváltkép a nemesebb palackboroknak jutna ott kiváló piacz, ha tudnánk ilyeket megfelelő mennyiségben és minőségben előállítani, s ekkor magyar hajók közvetíthetnék e forgalmat.

A *borra* nézve Franciaország bizonyult eddig jó piacznak és Fiume közvetítésének itt szép szerepe jutott, bár nem éppen hazai borunk hírneve érdekében. Hogy ugyanis boraink a tengeri szállítást megbírják, némi szeszpótlékra szorulnak, melynek kezelésére, «Avinirung» elnevezése alatt Fiumében részint a tengerészeti hatóság, részint az *Adria* társaság által pinczék és helyiségek rendeztettek be. Itt azután magyar vörös és olcsó dalmát borokból a szükséges sprit hozzáadása mellett bizonyos keverék állíttatott elő, mely egy ideig elég tömegesen szállíttatott Bordeauxba, hogy újabb keverés és kezelés által francia bor alakjában világgá bocsáttassék.

Ez eljárásban — ha némely részről, nevezetesen a magyar bor jó hírnevének érdekében, hibáztatnók is — mégis nyilvánul némi ipar, mint az egész fejlettségében a *petroleum-finomító, rizshántoló, papír- és torpedógyár* és némely hasonló termelésben fényesen igazul, melyek, a torpedókat kivéve, miket az illető külhatalmasságok többnyire saját hadi hajóikon szállítanak el, mindmegannyi táplálói a magyar tengerészetnek.

De azért mégis mind e forgalom csak *átmeneti*: vasútról hajóra, vagy viszont, legfeljebb néhány napi pihenéssel a rak-tárakban. Ezzel kikötővárosként fejlődhetik ugyan Fiume, kereskedőváros rangjára vele még nem emelkedhetik. Oly nagyobb kereskedőházak, vagy vállalatok, melyek *állandó rak-tárakat* folyton meg-megújuló *árúkészletekkel* tartanának, egyszerűs mind pedig az állandó hajózásnak főtáplálói volnának, ilyeket Fiumében hiába keresünk. Ezért nem fejlődhetik kellőleg az inport és szorúl a magyar hajózás Triesztre, hol az árú-behozatal Európa nyugatjáról Bécs számára mégis inkább virágzik.

E tekintetben Budapest, mely pedig a fiumei forgalomnak legfőbb élesztője, sem áll még a helyzet magaslatán. Tömérdék árú, köztük sok kávé és gyarmatárú kerül hozzánk Bécsen át az északi kikötőkből, mely ha Budapestről közvetlenül külföldön rendeltetnék meg, az olcsóbb magyar tengeri utat választhatná. Ily viszonyok között csakugyan appellálhatnánk kereskedőink hazafiságára, — mert ez nem kíván tőlük pénzbeli áldozatot — hogy valamivel több önállósággal s a nemzet érdekei-

nek jobb szemmeltartásával erősebb vállalkozó szellemet kifejtve az igazi nagyszabású kereskedés magaslatára törekedjenek.

Csak ha hazai kereskedők a világ termelő piacaira terjesztik ki figyelmöket — mint exporteureink némelyike, nevezetesen malmaink teszik is — csak akkor lehet szó újabb világ-vonalak megnyitásáról.

Nem éppen ábrándkép, ha a legújabbban kikutatás alatt levő világrész, *Afrika* fontosságára fordítjuk figyelmünket. Az afrikai északi partok nem oly távol esnek tőlünk, hogy számos európai cikk oda való közvetítéséből reánk is egy kis rész ne eshetnék, s hogy az összes forgalmat ismét csak angol s francia kereskedőknek s angol és francia hajóknak engedjük át. Vasunk s az ezzel kapcsolatos iparunk terményei, fánk, borunk, szeszünk ott hálás piacra találhatnak. Attól ne tartsunk, hogy e vidék izmosodó gabonatermelését zudítjuk ezáltal netalán piacunkra. A gabonaverseny Oroszország, Amerika s India révén úgy is megvan. Csak malomiparunk fejlődjék a megindult mértékben és szaporodjanak elkelési helyei, mint szaporodtak erősen az *Adria* rendes járatai által, s az ország veszi hasznát, valamennyi érdekelt iparral egyetemben, az élénkült forgalomnak.

Csak egy kis példát említek. Leithbe vagy Dublinba régenten alig elvétele tévedt el egyszer-kétszer évenként egy hajó Fiuméből némi lisztrakománnyal. Az *Adria* most rendes havi járatokban keresi föl e kikötőket, s a múlt év őszén két-két hajó indult havonként teljes lisztrakománnyal ez angol kikötőbe. Az Ausztriába és méginkább Olaszországba tömegesen importált angol vas addig Middlesbróhból kénytelen volt fölmenni Newcastlebe s onnan Hamburgon át került a monarchiába. Most magyar hajókon szállítható tetemes mennyiségben, és képez igen jó visszrakományt, részben olasz kikötőkbe, részint Triesztbe, de még Fiuméba is. Így hódította meg az *Adria* Antwerpent, Rouent, Bordeauxt, újabban Barcelonát. S így nyílnak meg, egyetértő közreműködés mellett a kereskedő és szállító részéről, a világ fontosabb kikötői.

Ezért nem helyeselhetjük, hogy némely nagyobb szállító

és egy-két malom, tekintet nélkül az *Adria* által gyakran áldozatok árán fenntartott *rendes* járatokra, felkap — egészséges konkurrenzia czímén — bármely kisebb vállalkozót, a kinek sikerül egy-egy rakománynélküli s ballastban járni nem akaró — tengerésznyelven „*rad*“ — hajót néha olcsóbban kínálni: vagy mert ilyen Triesztben gyakrabban fölmerül, kicsi, félshillingnyi vitelbér-differenzia kecsegtetése mellett, a hazai kikötő mellőzésével, a különben is dédelgetett osztrák kikötőbe szállítani.

Dédelgetést említék, mert Trieszt e versenye ki volna zárva, ha Budapesttől számított 36 kilométernyi nagyobb távolsága mellett, a vasúti szállítódíj oda is ne volna ugyanannyi, mint Fiuméba. Ekkor talán az az anomalia sem állana be, hogy a mikor az *Adria* sok utánjárás mellett alig bir kellő rakományt nyerni a folyton sürgetett barezelonai vonalra, legott magyar szesz kínálta az osztrák *Lloydnak*, mikor a magyar példa után az is indít oda egy hajót.

Bár belátnák az illető körök, hogy nemcsak szükséges, de elég Magyarországnak hosszú évekre kiterjedőleg egy tengerhajózási vállalat. Ezt minden telhető módon erősíteni legyen mindnyájunk feladata, mert nagyobbbszabású működést Fiume, az ország és kereskedelme érdekében csak úgy fejthet ki. Ne tartsunk attól, hogy ezáltal *monopolium* támad! Gondoskodva van róla az általános világi konkurrenzia, gondoskodva Trieszt és Anglia által, hogy túlnagy tengeri fuvardíjak az *Adria* által ne követeltethessenek. De ha, a bármely időközi verseny támogatása s mértéken alul leszorított viteldíjak által, az *Adria* kereső képessége csökken és ez fenn nem tarthatja s nem szaporíthatja *rendes* járatait, akkor a most a konkurrenziát oly egészséges dolognak tekintő némely czég foghat ugyan egyszer-mászor olcsóbban szállíthatni az említett «vad hajók»-on, de *rendes üzleti összeköttetést*, pontosságra számító, főleg angol üzletfelével, fenn nem tarthat soha.

S itt alkalmat veszek együttal kitérni azon többször hangoztatott kérdésre, hogy a magyar tengeri hajózásnak is a magyar vasútak mintájára *államinak kellene lenni*. Szó sincs róla, hogy ennek lehetősége, legalább a Fiuméből induló hajókra

s így exportunkra nézve nincs kizárva. Vajjon az állam, mint ily vállalat kezelője, képes volna-e egyúttal a legkülönbözőbb alakban képzelhető és elő is forduló hajóbérleteket is eszközölni, s az esetről-esetre változó *charter-party* minden kikötéseit teljesíteni? azt már kétségbe vonom.

De okvetlenül rendes időhöz kötött járatokat kellvén az állami kezelés alatti vállalatnak is teljesítenie, különben a kereskedővilágnak nem volna haszna a metamorphosisból, nem várhatná be, míg egy-egy hajó megtelik, hanem megfelelő időre ezt meg kellene indítania. Így sok hajó csak félig vagy talán éppen csak harmadrészig telten indulna. Nem rendelkezhetvén pedig az állam — mint láttuk — idegen póthajókkal, rendes járatok betartására oly tulajdon hajórajjal kellene bírnia, hogy 20—30 millió investitióból e hajók alig kerülnének meg kellő számmal. E hajók rakományainak kompletálása valószínűleg elhnyelné — kedvezmények czímén — az összes *vasúti ritelbért*, s így még a vasúti jövedelem is kárát látná e vállalkozásnak, holott jelenleg az *Adria* hajózása — minden vasúti kedvezmény vagy refakczia nélkül — tetemesen gazdagítja a vasútak, nevezetesen pedig a magyar *államvasútak* forgalmát.

De ha e hajók valamennyire rakodottan is hagynák el a hazai kikötőt, vajjon ki rakatja meg odakinn Angliában vagy Franciaországban behozatali árúkkal? Valami expoziturán létező állami tisztviselő vagy a konzul? Hisz az import megszerzése egy magyar tengerhajózási társulatra nézve különben is a legnehezebb feladat, s a másként káros charter-hajók egyedüli előnye, hogy róluk ily irányban gondoskodni nem kell! Ha pedig ballastban jönnek haza a hajók, — üresen nem járhatván — ezt, mint sok esetben más hajózási vállalatok részéről is történik: meg kell vásárolni s így jövedelem helyett kiadás kínálkozik, s az egész állami vállalkozás oly költséges experimentumnak bizonyulna, hogy csakhamar ismét túl kellene adni az egész hajóparkon, mert ily drága tréfát a magyar állam pénzügye meg nem bír, a kereskedővilág pedig meg nem köszönne.

Ezért nem kísérelték meg más államok sem, hanem igenis szívesen fizetnek busás szubvenziókat, de a kezelést hagyják

magánkezeknek és vállalkozóknak. És e szubvenzió megtérül az államnak legnagyobb részét azon jövedelem által, melyet a fokozott kikötői forgalom nyújt. Lássunk csak néhány példát: A Fiumében fizetett *tonnailletékek* 1870-ben még csak 7800 frtot tettek, 1880-ban már közel 40,000 frtig emelkedtek, 1883-ra 62,000 frtban vannak előirányozva. *Fénytoronyilletékképen* 1870-ben még csak 289 frt folyt be, már 1881-ben ez összeg 21,000 forintra emelkedett, és ugyanannyi vétetett kilátásba 1883-ra. De minden további részletezés nélkül csak a főösszeget tekintve is, azt tapasztaljuk, hogy 1870-ben mindössze 11,752 frt volt a *tengeri hajózás és révügy utáni bevétel*, mely lassan-lassan emelkedve 1880-ban már 71,300 frt, 1881-ben 89,800 frt volt, 1882-re pedig 102,000 frt, 1883-ra éppen 142,000 frt a bevételi előirányzat.

Még egy és éppen nem megvetendő *társadalmi hatása* egy erős magyar gőzhajózási vállalatnak a benszülötteknek alkalmazása a *tengerészeti pályán*. Eddigelé partlakosságunk tengerészetileg képzett része legfeljebb vitorlásokon talált alkalmazást és ezek számának folytonos csökkenése mellett vagy leszorult e foglalkozásról, vagy idegen lobogó alatt volt kénytelen kenyerét keresni.

Ha elgondoljuk, hogy minden nagyobb tengeri gőzösre 3 kapitány (vagy egy kapitány és két tiszt), 3 tiszti rangban levő gépész, 3 fűtő, egy főkormányos (Oberbootsman) és legalább két kormányos, meg 10—15 hajóslegény kell, látnivaló, hogy egy kis kereskedelmi hajóraj egész kis ezredet kíván szakképzett egyénekben, nem is számítva a hajók felügyelete, kezelése s a ki- és berakodás körül alkalmazott számos egyéb egyéneket.

A fiumei tengerészeti *akadémiában* egyre tesznek kiváló fiatalok, köztük nem egy szárazföldi magyar ember, kitűnő kapitányi vizsgát és eddigi vitorlás kapitányaink közül is sokan igen jól alkalmazkodnak gőzhajókon is. Mi több, az *Adria* hajóin eddig kizárólag angol gépészek és fűtők voltak alkalmazva és általában el volt terjedve a hit, hogy ily állásra más nemzetbeli nem is alkalmas. Ezért az angolok ez állásokat monopolizálták és sokkal busásabban fizettettek, mint a mi hasonló állásnak megfelelő, s tekintve a minő fizetést angol hajó-

kon kaptak. Az *Adria* igazgatósága és tengerészeti igazgatója erélyének sikerült már a legtöbb hajón monarchiabeli alattvalókkal, amennyiben lehet, első sorban magyarokkal tölteni be e helyeket és rövid néhány hét alatt a nemzetiségi anyagsere minden rázkódás nélkül végre lesz hajtva, a társaság nem kis anyagi megtakarítása mellett, s a szolgálat legkisebb csorbitása nélkül. Szintígy szolgál több tősgyökeres magyar az *Adria* hajóin másod- vagy harmadkapitányi minőségben és bírja a biztos kilátást előléptetésre; még több ily egyén elő lévén jegyezve, csak a hajók szaporításától függ, hogy alkalmazást is nyerjenek.

S míg így társadalmilag is fejlesztőleg hat egy még csekély számú ugyan, de mégis létező *magyar tengerészeti hajóraj*, maga ennek létezése is szükségszerűleg rántal egyéb társadalmi intézményeinknek fejlesztésére is.

A tengerészeti hatóság Fiumében alkotott már *tengerészeti szabályzatot* (Reglement); a kereskedelmi miniszteriumban dolgoznak a *tengeri egészségügyi szabályzat* megalkotásán. De magyar *tengeri jogunk* (Seerecht) még nincs, minő nemcsak nemzetközi megállapodásokat igénylő, de saját magánjoguk van Anglián kívül, Olasz-, Francia- meg Németországnak, s a milyet megalkotnunk legközelebb nekünk is kell. Kereskedelmi törvényünk ugyanis intézkedik a *szállításról*, de tengerészetünk eddig nem lévén, nem intézkedik számos üzletről, nevezetesen például a *tengeri hajók biztosításáról*, mely az említett nemzetek mindegyikénél a tengeri kodexben foglaltatik. Miután ez több pontban eltérő, magyar tengerhajózási vállalatra főleg hajótörés vagy egyéb károsodás esetén nagy hátránnyal járhat, ha hazai törvény helyett idegen állam törvényére kénytelen támaszkodni, vagy a biztosító társulatra vagy szállító klienseire hagyni, hogy azt a törvényt válasszák, mely nekik s nem a szállító vállalatnak biztosít nagyobb előnyöket.

De maga a *tengeri biztosítás* ügye is még kezdetleges nálunk. Milliókra rúgó értékekről és százezreket felérő jövedelmekről van szó és hazai biztosító társulataink alig akarnak e nekik valamennyire idegen és — nem tagadhatni — megfélemlítő kockázattal járó üzletbe fogni, s ha a magyar-francia biztosító társulat vállalkozóbb szelleme ez ügyet föl nem karolja és



egy felmerült hajótörés esetén dicséretes simasággal az ügyet le nem bonyolítja, talán a magyar *Adria* e tekintetben is egészen idegen országokra szorul, hol egyébiránt a legnagyobb összegek vannak amugy is visszbiztosítás czímén elhelyezve.

Ime, hogy talán máris túlhosszúra nyúlt értekezésem végére jussak, bármerre tekintsünk, *tengerészetünk és Fiume jövőjét* illetőleg, mindenütt erős érveket nyerünk és találunk, hogy fejlesztésén ernyedetlenül működjünk.

Ha kissé magasabb szempontból tekintjük át közgazdasági és nevezetesen *kereskedelmi viszonyainkat*, úgy rémlik előttem, hogy ebbeli politikánk főbb mozzanatai természetsszerűleg elő vannak irányozva.

*Ipartermelőnyeinkkel keletre* kell törekednünk és közvetlen szomszédaink ebbeli szükségleteinek ellátásából magunknak minél nagyobb részt biztosítanunk.

*Nyers terményeink* fogyasztó piacza a *nyugat*, s oda minél olcsóbban juthatni, termelőink egyik életérdeke.

E szükségszerű társadalmi tevékenység fölismerése mellett egyszersmind az *állami* teendők is meg vannak szabva. Az elsőre, t. i. a keletre való törekvésre fel kell használnunk a *Dunát*, amaz iránybeli közlekedésünk főerét, s a gönyői Dunaág és a Vaskapu szabályozása által elhárítani mindazon akadályokat, melyek a szabad, gyors, könnyű és olcsó közlekedés útjában állanak.

A második, vagyis a nyugati irány kellő kultiválása végett ki kell építenünk minél nagyobb szabásúan s felszerelni és ellátni minden szükséges eszközökkel a *fiumei kikötőt*, gazdagon dotálni s így megerősödését biztosítani a már létező *magyar tengerhajózási vállalatnak*.

Mindkét esetben a vizet, mint a legolcsóbb közlekedési alapot, használjuk s hatalmas gazdag eszközökkel értékesítjük úgy folyóinkat, mint a tengert. Ezzel egyszersmind leginkább közelítettük meg Amerika példáját; de, hasonló eszközökkel, t. i. a közlekedés könnyebbítésével és olcsóbbá tételével küzdve ellene, egyúttal a verseny élet is tompítottuk, hatalmát csökkentettük. Ezért fel fog kelleni karolni mindazon vállalatokat,

melyek a két főirány biztosítását és jövedelmes kihasználását előmozdítják.

Így fognak valósulni, mert kikerülhetetlenségek mindinkább be fog bizonyulni, *Türr* tábornoknak eddig sokak által révedezőnek vagy legalább is merésznek tartott tervezetei a *rukorár-samaczi csatornát* illetőleg. Szabályoznunk fog kelleni a *Szávát* Sziszekig, a *Kulpát* Károlyvárosig, csak úgy fogjuk olcsón alimentálhatni tengerpartunkat és hajózását. Hasonló czélból fog kelleni kiépíteni a *barcs-belovár-verboreczi* vasutat, hogy minden irányból lehető könnyen megközelíthessük Fiumét és tengerünket.

Ám merészeljünk önállóak lenni ott, hol a politika nem gátol és függetleníteni magunkat közgazdaságilag is. Vetközzünk ki valaha kishitűségünkéből, mely oly igen tetszeleg magának, ha Magyarországot a kis államok, népét a gyöngé nemzetek közé számíthatja; de semmit nem tesz abból, mi a valóban kis nemzeteket és szegényebb országokat: Hollandiát, Belgiumot, Dániát stb. és lakóit vagyonossá és aránylag hatalmassá tette.

Magyarország mindháromnál együttvéve nagyobb, természeti kincsekben gazdagabb, földrajzilag jobban szituált. Ha mezőgazdaságilag haladunk, iparunkat fejlesztjük, kereskedelmünket kiterjesztjük nyugatra-keletre egyaránt, gazdag s hatalmas állammá fejlődhetik országunk.

Mindebben pedig semmi ábrándszerű nincs. Csak öntudatos közgazdasági munkásság kívántatik, s a melyet a közelben megülni készülünk: *a magyar állam ezredéves fennállása*, az a jövő századokra s mind nagyobb fényben és erőben leginkább közgazdasági munkásságunk által lesz biztosítva.

hivatva van, hogy a közélet minden ágazatában kalauzul szolgáljon, a mennyiben tényleg a közélet minden nyilvánulását figyelemmel kísérvén, a mezőgazdának és bányásznak, a kereskedőnek és iparosnak, a hivatalnoknak, a bírónak, a törvénytörőnek, a tanüggyel foglalkozónak, az orcosnak és ügyvédnek, a hírlapírónak, a katonának kellő tájékozást törekszik nyújtani.

Az Évkönyv az ország viszonyainak hű képét a legújabb hivatalos és hiteles adatok alapján adja és visszapillantó adatok által a jelennek a múlttal való összehasonlítását, a közügyeknek és a közgazdaságnak évről-évre mutatkozó fejlődésének felismerését lehetővé teszi. A közönség támogatása lehetségesse fogja tenni, hogy a kitűzött feladatoknak évről-évre teljesebben megfeleljen.

## TARTALOM.

A terület. — A népesség. — Népesedési mozgalom. — A kívándorlás. — A mezőgazdasággal foglalkozó népesség. — A termés. — Az aratás időpontja különböző államokban. — A szüret. — A phylloxera vastatrix. — A hasznos háziállatok 1880-ban. — A selyemtenyésztés. — A baromfitenyésztés a külforgalomban. — Állattenyésztésügy 1881-ben. — A gazdasági szakoktatás. — Gazdasági egyesületek. — A földbirtok. — A fekvő birtok forgalma és megterhelhetése. — Gabonaárak és gabonakereskedelem. — A budapesti marhavásár. — A sertéskereskedelem. — A mezői és egyéb gazdasági munkáktól fizetett napszámdíjak. — Termények és élelmi cikkek ára. — Az elemi csapások és a mezőgazdaság. — Az iparral foglalkozó népesség. — Szabadalmak és védjegyek. — A hazai ipar számára nyújtott állami kedvezmények. — Bánya- és kohó-ipar. — A szesz-, sör- és répaczukorgyártás. — A malom-ipar. — Az ipari oktatás. — A kereskedelemmel és forgalommal foglalkozó népesség. — A külkereskedelem. — Az osztrák-magyar bank. — A magyar hitelintézetek. — Adalék takarékpénztáraink történetéhez. — A budapesti pénzügyintézetek. — A hazai első takarékpénztár 1810—1881-ig. — Az uszora. — Pénzverés. — Államjegyek. — Az agio. — A pénzpiacz. — Értékpapírok. — Vasutak. — Posta és távirda. — Budapest főváros közraktárai. — A folyamhajózás. — Tengeri hajózás. — Fiume. — Duna-gőzhajózási társulat és osztrák-magyar Lloyd. — A tűzkárok. — Az első magyar általános biztosító társaság. — A budapesti kir. zálogházak. — Az 1883. évi állami költségvetés. — Az államvagyon. — Az államadósság. — A magyar kamatozó kincstári jegyek. — Közigazgatási költségek az ötvenes években. — A megyék háztartása. — Budapest főváros költségvetése. — Szabad királyi városaink pénzügye. — Tanügy. — Igazságszolgáltatás. — Az országgyűlési képviselőválasztók. — A hírlapok. — A hadsereg. — Nemzetközi statisztikai összehasonlítások. (Mezőgazdaság és erdőművelés. Lótenyésztés. Szarvasmarha- és juhtenyésztés. Gyapjútermelés. Állat- és húskereskedelem. Bányászat. Külkereskedelem. Vasutak. Posta és Távirda. Gőzhajók. Pénzforgalom. Papírpénz és bankjegy. Hadsereg. Pénzügy.) — A gazdasági törvényhozás hazánkban és a külföldön. — A nemzetgazdasági és statisztikai irodalom hazánkban és a külföldön. — Nekrológ. — A m. tud. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai bizottságának ülései 1882-ben. — Függelék: Az «Adria».

# ÉRTEKEZÉSEK

A NEMZETGAZDASÁGTAN ÉS STATISZTIKA KÖRÉBŐL.

KIADJA A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA.

A NEMZETGAZD. S STATISZTIKAI ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGNAK RENDELETÉBŐL

SZERKESZTI

FÖLDES BÉLA

A BIZ. JEKVYZŐJE.

ELSŐ KÖTET.

1882/1883.

## TARTALOM :

I. **Adalékok** a papirpénz történetéhez és statisztikájához. Irta *Földes Béla*. — II. **Bányászatunk jelen állapota** s teendőink annak sikeresb kifejtésére. *Dr. Konek Sándor*, m. tudományos akadémiai rendes tagtól. — III. **Népünk hivatása és foglalkozása** az 1880-ban végrehajtott számlálás szerint. Irta *Dr. Jekelfalussy József*. — IV. **Az adóáthárítás elmélete**. Irta *Tisza István*. — V. **Hazánk bűnügyi statisztikája 1873—1880**. Különös tekintettel a büntett miatt elítéltek személyi és társadalmi viszonyaira. Irta *Dr. Jekelfalussy József*. — VI. **A munkásbiztosítás kérdése**. Irta *Ecseri Lajos*. — VII. **Minimum és homestead**. Irta *Láng Lajos*. — VIII. **Az államgazdaság eszméje és a socialistikus finanszia kezdetei**. Irta *Kautz Gyula*. — IX. **Az első magyar vasút története**. Irta *Fenyvessy A.* — X. **A községi pénzügy főbb eredményei hazánkban**. Az 1881. évi jóváhagyott költségvetések alapján. Irta *Dr. Jekelfalussy József*.

---

A második kötetből megjelent :

I. **Minimum és Majorátus**. Irta *Láng Lajos*. Ár 30 kr.